

*Tulden för sig själv  
han nu på Sverige  
"Lindemann" i hela världen*

illt beskaffat och som gästa gästarna hade varit till  
tja togan står till och med i Trällesborg och med  
fallit på sig och som gästa gästarna hade varit till  
P.M.

Under ett samtal idag med Major Maens lämnade denne följande

upplysningar:

I samband med begravningen i Trällesborg den 24 oktober hade

Maens även inspekterat den skadade "Deutschland". Från sakkunnigt

håll hade därvid givits uttryck åt den uppfattningen, att hela akter-

stycket på fartyget, vilket vore mycket illa åtgånget, måste bort-

monteras och ersättas med ett nytt stycke, detta måste förmodligen

tillverkas av Kruppverken och transporteras till Kockums varv.

Maens kunde ej uttala sig om hur lång tid reparationen av "Deutsch-

land" skulle taga. Den andra tyska färjan "Preussen" vore för längre

tid ur drift, och den tyska provisoriska färjan "Stig Marek" hade

överflyttats till Gjedser - Warnemünde-routen. Återstode därför

endast de båda svenska färjorna. Maens var tydligen av den upp-

fattningen, att "Drottningen" endast vore föremål för en tillfällig

översyn och snart åter skulle insättas i trafik. Tidpunkten för

godstrafikens återupptagande med de båda svenska färjorna vore,

enligt vad Maens hade sig bekant, beroende på de svenska marin-

myndigheternas bedömande av ubåtsrisken, och han trodde för sin del,

att trafiken snart åter skulle vara i gång.

Permittenttrafiken hade, enligt vad han sade, för vintern i

sin helhet lats om via Helsingborg. Han ägde icke kännedom om pla-

nerna på att chartera ett svenskt passagerarfartyg för permittent-

transporter Sassnitz-Trällesborg.

Vad godstrafiken beträffade, framhöll Maens, att det lyckats  
de tyska transportmyndigheterna att under oktober nedbringa den till  
det omfång, nämligen c:a 1800 vagnar i månaden, som i somras från  
svensk sida angivits såsom önskvärt. Såvitt han kunde förutse, kom-  
me någon ökning under vintern icke att äga rum. Förbehåll finge  
naturligtvis göras för oväntade extrabehov. På tal om relationen  
mellan järnvägstransporterna genom Sverige och sjötransporterna

till Norge och Finland sade sig Maenss icke ha någon tillgång till uppgifter om sjötransporterna dit; med dessa hade han icke något att skaffa. Givet vore emellertid, att sjötransporterna vore väsentligt mycket större än järnvägstransporterna.

I samband med Schurreförhandlingarna i augusti hade Maenss upp- tagit frågan om att till vintern ordna fartygstransporter av tyskt militärgods, dock endast "Verpflegungsgüter" till Göteborg f.v.b. per järnväg till Norge-Finland. Sådana transporter med omlastning i Göteborg skulle i vinter endast ifrågasättas, därest på grund av ishinder eller andra skäl allvarliga rubbningar inträdde i färjetrafiken. I så fall skulle man skeppa varor från någon hamn i Danmark - han nämnde Hirtshals - till Göteborg. När jag framhöll, att det i så fall måhända skulle bli nödvändigt, att tyska järnvägsvagnar ställdes till förfogande för transporterna från Göteborg, sade Maenss, att detta måhända skulle låta sig göras; man kunde ju tänka sig att utnyttja de norrifrån ankommande tyska tomvagnarna.

På tal om de tyska persontågen genom Sverige nämnde Maenss, att med hästskotågen i regel icke transporterades permittenter utan personal, som utbyttes mellan olika platser i Norge. Numera, medgav han, reste måhända dock en del permittenter även med hästskotågen, beroende på att permittenttågen till och från Narvik som bekant icke räckte till.

Han nämnde slutligen, att inom den närmaste tiden en konferens skulle äga rum i Stockholm mellan major Duvinaqe från "Heimatsstab Nord" och de tyska transportofficerarna i Oslo, Stockholm och Helsingfors för att diskutera vinterprogrammet.

Stockholm den 3 november 1942.